

DSNome	NOTerminal	NODOcumento	NODOcumentotem	DSContribuicao
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	CAPÍTULO II	Art. 10. São deveres de segurança da transportadora VIII - caso o embarque e desembarque de usufruidores demande elevação de nível, disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso balaustrada (que pode ser removível) Na expressão "rampa de acesso balaustrada" substituir por "rampa de acesso com balaustrada" uma vez que a balaustrada é um acessório da rampa.
Transportes Bertolini Ltda	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. Caso indisponível no mercado, o seguro DPEM deverá ser substituído por seguro de danos pessoais similar, nos mesmos valores de cobertura daquele, compreendendo, no mínimo, as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assi	O seguro DPEM foi instituído por Lei em 1991 (Lei nº 8.374) e tem como proposta dar cobertura aos danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga. A Lei 13.313 de 2016 altera a Lei 8.374/1991, mas não acaba com o DPEM. Entretanto, diz que cabe à SUSEP avisar quando não há oferta pública pelo mercado segurador. A SUSEP, por sua vez, informou que nenhuma seguradora demonstrou interesse em oferecer o seguro obrigatório de embarcações. Assim, a cobrança deste seguro está suspensa, por hora. Contudo, bastará ter a disponibilidade no mercado que VOLTARÁ A SER exigido . O fato é que a exigência criada pelo parágrafo único do artigo 6º da proposta de Resolução pela ANTAQ, ao condicionar a substituição de outro seguro no lugar do DPEM quando este estiver indisponível no mercado, cuja previsão não tem na lei nº 8.374/91 e suas alterações, excedeu o que dispôs a lei, tornando-se ilegal. Solicitamos que seja alterado o art 6 e retirada o Paragrafo Único
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	b) com o Seguro DPEM em vigor, se disponível no mercado; e	Diante da indisponibilidade atual do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (Seguro DPEM), a AIR apresentou como solução ao problema regulatório obrigar a contratação de seguro de danos pessoais similar. Sendo assim, o dispositivo da minuta de resolução que dispõe sobre a obrigação do transportador de contratar DPEM devem prever a contratação de seguro similar, a fim de evitar a interpretação no sentido de que, na ausência do DPEM, não haveria obrigação de contratar seguro. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	III - somente transportar cargas perigosas e os veículos utilizados neste transporte mediante licença emitida pela ANTAQ, válida e vigente;	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	a) as alterações no contrato ou estatuto social, endereços e dados cadastrais;	Ao contrário da informação constante na AIR, no que diz respeito às alterações relativas às empresas de transporte, as propostas sobre transporte público e transporte privado preveem a obrigação de informar à ANTAQ não apenas as mudanças de endereço, alterações empresariais, ou alterações de qualquer tipo de frota, mas também alterações no contrato ou estatuto e nos dados cadastrais. Recomenda-se a previsão, na proposta, da simplificação apresentada na AIR com obrigatoriedade de comunicação à ANTAQ apenas em caso de mudança de endereço, alterações do tipo empresarial, do quadro societário, ou na frota em operação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]

SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 27. Somente poderá realizar o transporte de cargas perigosas na navegação interior a transportadora licenciada pela ANTAQ.	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 28. A licença para transportar cargas perigosas (LTCP) será por tempo determinado, emitida por meio eletrônico e posteriormente à obtenção do Termo de Autorização da ANTAQ, vinculada a esse e condicionada à obtenção de autorizações e licenças exigida	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 29. Para emissão da LTCP a transportadora deverá possuir:	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.

SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 30. A LTCP será solicitada e emitida por meio eletrônico, a requerimento da transportadora interessada, e conterá:	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 31. A transportadora licenciada pela ANTAQ para exercer a atividade de transporte de cargas perigosas na navegação interior ficará obrigada a:	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 32. A LTCP será extinta pela perda da sua vigência, por renúncia do respectivo Termo de Autorização da ANTAQ, falência ou extinção da pessoa jurídica, ou, ainda, pela ANTAQ, por anulação, nas seguintes hipóteses:	Esses dispositivos, da forma como estão, vão contra a orientação que norteia a revisão dessas normas. O objetivo da administração pública é justamente reduzir instrumentos em normas únicas, mais sintéticas e objetivas. Essa obrigação que será imposta pela ANTAQ (autorização para transporte de produtos perigosos) se tornará MAIS UMA norma sobre o assunto, ou seja, ao invés de reduzir o estoque normativo, aumenta e ainda de forma mais grave, uma vez que extrapolará o âmbito interno da agência, tendo em vista que outras entidades regulam esse transporte (Polícia Federal, Órgãos Ambientais, ANP). O que se percebeu nesse caso foi a mera soma da norma de LTCP à Resolução que trata de navegação interior, sem a devida sinteticidade e objetividade buscada, além do ponto negativo destacado no parágrafo anterior. A ANTAQ estaria regulando perfeitamente o assunto em sua esfera de competência se se limitasse somente em exigir as licenças emitidas pelos órgãos competentes para cada classe de produtos transportados.

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 38. São infrações aplicáveis a todas as modalidades de transporte privado:	penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.). A previsão restrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	b) operar embarcação na prestação do serviço sem o Seguro DPEM em vigor, se disponível no mercado, ou o CSN sem as vistorias em dia;	Diante da indisponibilidade atual do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (Seguro DPEM), a AIR apresentou como solução ao problema regulatório obrigar a contratação de seguro de danos pessoais similar. Sendo assim, o dispositivo da minuta de resolução que dispõe sobre a obrigação do transportador de contratar DPEM devem prever a contratação de seguro similar, a fim de evitar a interpretação no sentido de que, na ausência do DPEM, não haveria obrigação de contratar seguro. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. Serão autorizações de transporte aplicáveis a esta Resolução aquelas emitidas com base na:	Na proposta, há ressalva que considera válidas as autorizações concedidas com base em resoluções anteriores, que serão revogadas após a entrada em vigor das novas normas. A redação precisa ser aprimorada, pois as autorizações não são aplicadas à Resolução, como prevê a proposta, mas sim o oposto - são as resoluções que regem os atos de autorização. Por isso, sugere-se ajuste na redação para Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na Resolução XXX. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Transportes Bertolini Ltda	Transporte Privado	Acórdão nº 308/2021 - Proposta de norma	Art. 45. A transportadora que, na data da entrada em vigor desta Resolução, prestar serviço de transporte de cargas perigosas na navegação interior, devesse solicitar a LTCP de que trata esta Resolução no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a impl	Aumentar o prazo para 160 dias, em virtude da morosidade em obter autorização nos órgãos anuentes.
ISAAC NASCIMENTO	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	Art. 3º Para fins desta Resolução, considera-se:	seguinte redação: V - Serviço de transporte de interesse público: aquele prestado por microempreendedor individual, executado em embarcações com capacidade de até 20 passageiros, destinado ao deslocamento de passageiros em percurso semiurbano. A alteração se justifica pela variedade de mercados de travessias autorizadas pela ANTAQ. Em pelo menos 22% das linhas de travessia autorizadas, existem ao menos 1 MEI operando. E em 9% das linhas, o MEI é o único operador. Em geral, o MEI presta o serviço em embarcações miúdas. Cerca de 63% dos MEIs utilizam embarcações com capacidade máxima de 20 passageiros. Vias de regra, essas embarcações não seguem esquema operacional bem definido, mas atuam de acordo com a demanda de passageiros. Isso porque a sua margem de lucro é pequena. De acordo com a legislação pertinente, a receita bruta do MEI não pode exceder R\$ 81.000,00/ano. Assim, sugere-se enquadrar esse tipo de operador numa classe com regras mais flexíveis, especialmente no que tange ao cumprimento do esquema operacional, aproximando a norma da Agência à

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	II - receber a resolução da reclamação encaminhada à transportadora no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, a contar do seu registro;	O prazo da proposta de resolução diverge daquele constante da AIR. O correto seria 5 dias úteis, em conformidade com o art. 17 do Decreto nº 6523/2008. Sendo assim, recomenda-se que o prazo para que as autorizadas respondam às reclamações encaminhadas pelos usuários seja de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, em conformidade com a AIR e o art. 17 do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008), e não 10 (dez) dias úteis, como consta da proposta de resolução. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	IV - no caso de benefícios legais, exceto para o benefício do idoso do transporte público em percurso semiurbano, ser orientado a comparecer para o embarque até 30 (trinta) minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda da reser	Os beneficiários de gratuidade previstos na norma sobre transporte público, à exceção do idoso do transporte público em percurso semiurbano, deverão comparecer para o embarque até 30 (trinta) minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda da reserva. Recomenda-se a supressão da ressalva relativa ao beneficiário idoso, por contrariar o tratamento isonômico entre as gratuidades, bem como em razão da sugestão desta SEAE referente ao art. 7º da Proposta de Resolução sobre Transporte Público. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	I - 1 (uma) gratuidade, por responsável legal, para crianças de até 5 (cinco) anos de idade, desde que não ocupe acomodação individual; e	No que diz respeito à gratuidade das crianças de até 5 anos, a norma poderá gerar interpretação no sentido de que, ao completar 5 anos de idade, não haverá direito aos benefícios. Sugere-se alterar crianças de até 5 (cinco) anos de idade para crianças de até 6 (seis) anos de idade incompletos, de forma semelhante à regra do modal rodoviário. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	II - pelo menos 50 % (cinquenta por cento) de desconto na tarifa de passagem para todas as crianças de até 11 (onze) anos de idade.	No que diz respeito ao desconto na tarifa das crianças de até 11 anos, a norma poderá gerar interpretação no sentido de que, ao completar 11 anos de idade, não haverá direito aos benefícios. Sugere-se alterar crianças de até 11 (cinco) anos de idade para crianças de até 12 (seis) anos de idade incompletos, de forma semelhante à regra do modal rodoviário. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	Art. 7º É assegurada a pessoa idosa maior de 65 (sessenta e cinco) anos a gratuidade do transporte público interestadual em percurso semiurbano.	A gratuidade do idoso para transporte público interestadual em percurso semiurbano e transporte público interestadual, tomando por base o funcionamento do transporte público coletivo rodoviário municipal, que não limita a concessão de gratuidade do idoso ao número de assentos. A ANTAQ reproduziu na proposta dispositivo do Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003): "Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares. § 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade. § 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos." A proposta confunde a reserva de 10% dos assentos para uso do idoso, interpretando-o como limite de vagas de gratuidade. O
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	§ 2º Transcorrido os prazos a que se refere o inciso II do caput deste artigo, na hipótese de os bilhetes das vagas reservadas de que trata o art. 8º desta Resolução não terem sido concedidos à pessoa beneficiária, os transportadores poderão comercializá-	A remissão constante do § 2º está incorreta. O inciso II do caput do art. 10 não trata dos prazos, mas sim o inciso I. Sugestão de redação: "§ 2º Transcorridos os prazos a que se refere o inciso I do caput deste artigo, na hipótese de os bilhetes das vagas reservadas de que trata o art. 8º desta Resolução não terem sido concedidos à pessoa beneficiária, os transportadores poderão comercializá-los."

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	Art. 30. A identificação do passageiro de nacionalidade brasileira, em deslocamentos nacionais, será atestada por meio de documento de identificação com fotografia e fé pública em todo o território nacional.	Recomenda-se a previsão da norma sobre a apresentação de documentos originais e, em caso de cópia, que seja apresentado o documento com a devida autenticação. Propõe-se a inclusão, no rol de documentos originais, do documento de identificação digital com QR Code (ex.: Carteira Nacional de Habilitação - CNH digital), já que este possui a mesma validade do documento original impresso. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	§ 1º Desde que assegurem a identificação do passageiro, o documento de identificação que trata o caput deste artigo pode ser aceito no original ou cópia, independentemente do seu vencimento.	A possibilidade de identificação do passageiro por meio de cópia de documento não autenticada é problemática, pela maior facilidade de falsificação da cópia. No modal rodoviário, por exemplo, a ANTT exige que a cópia seja autenticada em cartório. Recomenda-se a previsão da norma sobre a apresentação de documentos originais e, em caso de cópia, que seja apresentado o documento com a devida autenticação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	CAPÍTULO III	No Art. 41. São deveres de segurança da transportadora: V - disponibilizar, no mínimo, rampa de acesso balaustrada (que pode ser removível) e com dispositivo antiderrapante - substituir a expressão "rampa de acesso balaustrada" por "rampa de acesso com balaustrada", uma vez que a balaustrada é um acessório da rampa.
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	§ 1º Os mercados considerados críticos dependerão de análise prévia da ANTAQ para a homologação da elevação de tarifas.	homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	a) as alterações no contrato ou estatuto social, endereços e dados cadastrais;	Ao contrário da informação constante na AIR, no que diz respeito às alterações relativas às empresas de transporte, as propostas sobre transporte público e transporte privado preveem a obrigação de informar à ANTAQ não apenas as mudanças de endereço, alterações empresariais, ou alterações de qualquer tipo de frota, mas também alterações no contrato ou estatuto e nos dados cadastrais. Recomenda-se a previsão, na proposta, da simplificação apresentada na AIR com obrigatoriedade de comunicação à ANTAQ apenas em caso de mudança de endereço, alterações do tipo empresarial, do quadro societário, ou na frota em operação. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	Art. 49. As elevações de tarifas, após a ciência ou homologação da ANTAQ, entrarão em vigor após 30 (trinta) dias da comunicação aos usuários.	homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	§ 3º Os requerimentos de elevação de tarifa serão submetidos à SRG para análise e registro no sítio eletrônico da ANTAQ.	homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	Art. 51. São infrações:	penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.). A previsão irrestrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	c) deixar de responder ou resolver as reclamações encaminhadas pelos usuários no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, a contar do seu registro; e	O prazo da proposta de resolução diverge daquele constante da AIR. O correto seria 5 dias úteis, em conformidade com o art. 17 do Decreto nº 6523/2008. Sendo assim, recomenda-se que o prazo para que as autorizadas respondam às reclamações encaminhadas pelos usuários seja de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, em conformidade com a AIR e o art. 17 do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008), e não 10 (dez) dias úteis, como consta da proposta de resolução. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI Nº 10099.100611/2021-00]

fabio henrique cadore flores	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	VII - de natureza gravíssima, com multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais):	Proponho incluir cláusula que comine multa para o descumprimento de determinações da ANTAQ. A ausência desta tipificação infracional foi sentida em recentes casos envolvendo a fiscalização da navegação interior de travessia no RS, especialmente a partir das reclamações de usuários. Proponho que, caso aceita a proposta, a redação seja similar à existente na Resolução nº 3.274-ANTAQ: "Não cumprir ou não fazer cumprir as determinações da ANTAQ, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico contemplado nesta Norma."
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Transporte Público	Acórdão nº 301/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. Serão autorizações de transporte aplicáveis a esta Resolução aquelas emitidas com base na:	Na proposta, há ressalva que considera válidas as autorizações concedidas com base em resoluções anteriores, que serão revogadas após a entrada em vigor das novas normas. A redação precisa ser aprimorada, pois as autorizações não são aplicadas à Resolução, como prevê a proposta, mas sim o oposto - são as resoluções que regem os atos de autorização. Por isso, sugere-se ajuste na redação para Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na Resolução XXX. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	DO OBJETO E DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	Aqui também se percebe que houve praticamente uma simples reunião de normas, enquanto que a oportunidade poderia ser aproveitada para um enxugamento privilegiando a objetividade e eficiência das normas envolvidas. Tudo em respeito às orientações que norteiam o presente trabalho de revisão do estoque regulatório de normas da ANTAQ. Mais do que isso, essa reunião de normas tem proporcionado também uma desnecessária extensão de efeitos da regulação para alguns interessados envolvidos. Podemos tomar como um primeiro exemplo, o que dispõe o art. 6º, I da proposta de norma que não seria necessário para uma empresa autorizada para o transporte privado de cargas, dado o dinamismo comercial de sua área e a liberdade econômica de atuação:
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	CAPÍTULO II	Art. 15. Para obtenção a autorização de que trata esta Resolução, a requerente deverá atender a 1 (um) dos seguintes requisitos técnicos, alternativamente: II - Certificado de Segurança da Navegação (CSN), ou Certificado de Gerenciamento de Segurança ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima; Sugere-se a retirada da exigência do Certificado de Gerenciamento de Segurança, uma vez que apenas é aplicável às embarcações SOLAS (mar aberto) e às plataformas de petróleo que operam nas águas jurisdicionais brasileiras.
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	I - no caso do transporte privado de cargas, para cada região hidrográfica operada pelo requerente;	para cada região hidrográfica operada pelo requerente; Aqui observa-se que o Termos de Autorização ANTAQ que algumas empresas possuem, serão multiplicados e o prejuízo não se resume à quantidade de papel/instrumentos de autorização e sim no aumento no número de dados e informações sobre a empresa que, por sua vez, presta contas perante clientes, outros órgãos etc. Destacamos ainda que essa criação de exigência de termo específico para cada região pode resultar em prejuízo comercial para a empresa que corre o risco de perder oportunidades comerciais com a eventual falta inicial de um termo em específico para apresentação. A ação da ANTAQ deveria se concentrar no sentido inverso, ou seja, proporcionar a empresa que adicione a informação de uma região hidrográfica via sistema ou simples peticionamento para alteração de seu cadastro. É óbvio que a ANTAQ pode analisar, revisar, alterar o entendimento a qualquer tempo sobre essa nova informação e isso é mais um fator que corrobora na sugestão de simplificação do procedimento e não na criação de mais



Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 10. Na linha de navegação em percurso semiurbano em que houver 2 (dois) ou mais interessados ou autorizados para o transporte privado de pessoas ou veículos e for constatada a inviabilidade de operação compartilhada, a ANTAQ poderá realizar sorteio o	seletivo público ou sorteio na hipótese de linha de navegação em percurso semiurbano para as situações que houver 2 (dois) ou mais interessados ou autorizados para o transporte privado de pessoas ou veículos, e for constatada a inviabilidade de operação compartilhada. A opção de sorteio não atende ao princípio econômico da livre concorrência, por submeter a escolha do transportador a mera sorte/acaso. Sendo assim, é recomendável manter apenas a previsão de processo seletivo público entre os detentores de autorização, que deverá ser baseado em critérios objetivos de julgamento relacionados à eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros critérios. Além disso, deve ser levado em consideração o número de autorizações que cada empresa possui, para evitar a concentração de linhas numa mesma empresa, o que ocasionaria situação de monopólio, sendo recomendável a previsão de periodicidade para realização dos
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	§ 2º Identificada limitação técnica relacionada à segurança da navegação ou limitação de infraestrutura de instalação que inviabilize ou prejudique a prestação adequada do serviço público existente, a ANTAQ poderá revogar as autorizações para a prestação	A minuta dispõe sobre a possibilidade de revogação das autorizações para a prestação do serviço de transporte privado, em caso de limitação técnica ou limitação de infraestrutura de instalação que inviabilize ou prejudique a prestação adequada do serviço público existente. Na hipótese de haver mais de um prestador de transporte privado, sempre que houver possibilidade de algum deles continuar operando de forma compartilhada com o prestador de serviço público, também é necessária a previsão de critérios objetivos de decisão, bem como a definição da autoridade competente para decidir qual prestador de serviço privado continuará sendo detentor de autorização para operar na linha de navegação, e qual terá a sua autorização revogada. Além disso, há necessidade de previsão de procedimento para recurso da decisão, de modo a garantir o contraditório e a ampla defesa. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
ISAAC NASCIMENTO	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 11. Os pedidos de autorização de que trata esta Resolução deverão ser formalizados em requerimento digital no Sistema de Outorga Eletrônica (SOE), disponíveis no sítio eletrônico da ANTAQ.	com a seguinte redação: Art. 11..... §1º..... IX - no caso do serviço de transporte de interesse público, a linha de navegação; A inserção se justifica pela variedade de mercados de travessias autorizadas pela ANTAQ. Em pelo menos 22% das linhas de travessia autorizadas, existem ao menos um MEI operando. E em 9% das linhas, o MEI é o único operador. Em geral, o MEI presta o serviço em embarcações miúdas. Cerca de 63% dos MEIs utilizam embarcações com capacidade máxima de 20 passageiros. Via de regra, essas embarcações não seguem esquema operacional bem definido, mas atuam de acordo com a demanda de passageiros. Mesmo o preço cobrado pode variar a depender da ocupação da embarcação. Isso porque a margem de lucro dessas EBNs é pequena. De acordo com a legislação pertinente, a receita bruta do MEI não pode exceder R\$ 81.000,00/ano. Assim, sugere-se enquadrar esse tipo de operador numa classe com regras mais flexíveis, especialmente no que tange ao cumprimento do esquema operacional, aproximando a norma da Agência à
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 13. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.	A proposta prevê que o estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Não resta claro se o ente público teria preferência sobre o particular na prestação do serviço público. Além disso, a previsão da prestação de serviço de transporte público pelos estados e municípios em resolução é desnecessária, uma vez que a CF/88 estabelece competência desses entes para prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, de serviços públicos de transporte.

ISAAC MONTEIRO DO NASCIMENTO	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. As microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional poderão apresentar a documentação contábil simplificada de que trata o art. 27 da Lei Complementar nº 123, de 2006.	A redação do dispositivo parece não abranger os microempresários individuais. Assim, estes terão que apresentar os documentos constantes nos incisos I e II. Está correto o entendimento? Se não, sugiro melhorar a redação do dispositivo ou incluir novo dispositivo para deixar mais claro a documentação a ser apresentada pelo MEI.
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 19. O estado ou município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto desta Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.	A proposta estabelece que o estado ou o município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Cabe ressaltar que há outros instrumentos jurídicos que possibilitam a prestação de serviço público pelos entes públicos, a exemplo do consórcio público (CF/88, art. 241, e Lei nº 11.107/2005). Sendo assim, caso o dispositivo seja mantido, recomenda-se retirar a exigência de constituição de empresa pública ou sociedade de economia mista, substituindo-a por redação semelhante à da CF/88, que estabelece que esses entes prestarão, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, serviços públicos de transporte. [Contribuição constante do PARECER SEI nº 11837/2021/ME, Processo SEI nº 10099.100611/2021-00]
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	§ 1º A autorização de que trata o caput deste artigo será precedida de sorteio ou processo seletivo público, com base em critérios estabelecidos em edital para a seleção de interessados que:	econômico da livre concorrência, por submeter a escolha do transportador à mera sorte/acaso. Sendo assim, é recomendável manter apenas a previsão de processo seletivo público entre os detentores de autorização, que deverá ser baseado em critérios objetivos de julgamento relacionados à eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros critérios. Além disso, deve ser levado em consideração o número de autorizações que cada empresa possui, para evitar a concentração de linhas numa mesma empresa, o que ocasionaria situação de monopólio, sendo recomendável a previsão de periodicidade para realização dos processos seletivos, para evitar barreiras à entrada de potenciais interessados na prestação de serviços. Com isso, criam-se incentivos para a eficiência econômica, garantindo a permanência no mercado do transportador que for mais eficiente e tiver melhores condições de preservar a continuidade do
SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO PARÁ	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	CAPÍTULO IV	autorização e registro de afretamento, em nossa opinião, também foi incorporado a proposta de norma sem atentar às orientações de objetividade e sinteticidade que deveriam ser prestigiadas já nessa fase, deixando a norma mais extensa. É louvável o esforço da ANTAQ em promover essa revisão e tentativa de aglutinação das normas e fazemos essas críticas com o objetivo de colaboração e na expectativa de ajudar na construção de uma norma que atenda aos interesses do órgão regulador, dos regulados e dos usuários, sem abrir mão de preceitos fundamentais para a boa regulação do serviço, mas também privilegiando a objetividade e eficiência do ato normativo. Alguns artigos desses itens poderiam ter sido revisado e até mesmo excluídos, principalmente para aqueles afretamentos que independem de autorização da ANTAQ. Aliás, esse tipo de afretamento poderia ser gerido sem a necessidade de procedimento próprio, ou seja, podem ser administrados pela ANTAQ pelas obrigações pertinentes à autorização para prestação de serviços na navegação interior. A EBN autorizada já é obrigada a

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. A consulta de que trata o caput deste artigo será realizada em ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis, a contar:	sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 35. O fretador que atenda, total ou parcialmente, ao objeto da consulta, poderá bloquear, dentro do prazo de 12 (doze) horas úteis, o pedido de afretamento em ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, informando:	sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	§ 3º O intervalo entre as manifestações de ambas as partes não poderá exceder 6 (seis) horas úteis e, não havendo manifestação das partes nesse prazo, o bloqueio será considerado:	sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 38. A ANTAQ comunicará às partes envolvidas, em até 24 (vinte e quatro) horas úteis após o intervalo de manifestações de que trata o art. 35, § 3º, desta Resolução, em ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, sua decisão, devida	sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. Da decisão de que trata o caput desta Resolução, caberá recurso administrativo, nos termos do arts. 56 ao 65 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.	sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. É estabelecido o prazo mínimo de antecedência de 3 dias úteis para realização da consulta, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação. Ocorre que o procedimento de consulta como um todo, incluindo os prazos relativos ao recurso previstos na Lei nº 9.784/99 demora: 12h (bloqueio) + 6h (manifestação das partes) + 24h (decisão da ANTAQ) + 10 dias (prazo para interposição do recurso) + 5 dias (prazo para reconsideração da decisão) + 30 dias (decisão do recurso). Claramente o prazo mínimo de antecedência não comporta a fase recursal, assim como os prazos da Lei nº 9784/99 não são condizentes com a celeridade que se espera do processo de consulta. Logo, todas as etapas do
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Art. 49. São infrações de natureza leve:	penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.). A previsão irrestrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Procedimentos de Outorga e Afretamento	Acórdão nº 309/2021 - Proposta de norma	Parágrafo único. Configurada pelo órgão competente uma das infrações de que trata o caput deste artigo, a autorização poderá ser cassada, nos termos do art. 23 desta Resolução, sem prejuízo de outras sanções administrativas.	A proposta prevê a discricionariedade da aplicação da penalidade de cassação nas hipóteses de prática prejudicial à competição, à livre concorrência, ou infração à ordem econômica. Essa regra tem potencial para atribuir tratamento distinto a infratores em situação equivalente, possibilitando que alguns permaneçam operando, enquanto outros tenham a autorização cassada. Portanto, sugere-se a seguinte alteração na redação: Constatada pelo órgão competente a prática de infração de que trata o caput deste artigo, a autorização será cassada, nos termos do art. 23 desta Resolução, sem prejuízo de outras sanções administrativas. [Contribuição constante do PARECER SEI Nº 11837/2021/ME, Processo SEI Nº 10099.100611/2021-00]